Jaro 14 Januari 1962 N-ro 1



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I. F. E. F.

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

La Budapeŝta Orienta Stacidomo renaskiĝas



LA 14-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO

en Budapeŝto, Hungarujo, inter la 5-a kaj 11-a de majo 1962.

Ĉefprotektanto Stefano Kossa, ministro de trafiko kaj poŝto.

Protektata kaj subtenata de la Hungara Fervojista Sindikato kaj de la Hungara Esperanto-Asocio.

Adreso por ĉiuj korespondaĵoj: 14-a I.F.E.F.-kongreso Budapest 64, Poŝtfako 7.

Bankkonto por eksterlandanoj: Magyar Nemzeti Bank, Konto: IBUSZ, 14-a IFEF-kongreso, Budapest.

Bankkonto por enlandanoj: Országos Takarékpénztár (O.T.P.) Budapest, N-ro: 44.029-VI.3.

Kongresejo: Centra Domo de la Konstruaj laboruloj, Budapest VI: Gorkij-fasor 50. Ĉe la angulo de Dózsa György-ut 84.a.

3-a KOMUNIKO

Ĝeneralaj informoj

Gravajn faciligojn sukcesis atingi LKK en la intereso de la kongresanoj. Ĉiu partoprenanto el la okcidentaj landoj povos pagi en sia hejmlanda valuto tuj post la alveno la aliĝkotizon, hotelkostojn kaj la eventualajn antaŭmenditajn servojn. **Do ekzistas nenia deviga antaŭpago.** Nova limdato por pagi la plej malaltan kongreskotizon estas la 15-a de februaro, anstataŭ la 15-a de januaro 1962.

Aliĝo

Aliĝiloj estas riceveblaj ĉe la landaj IFEF-sekcioj, IFEF-sekretariejo Jan Lok, Orteliusstraat 108''', Amsterdam W, kaj ĉe la LKK en Budapeŝto. La plenigitan aliĝilon bonvolu sendi al LKK. La nomon kaj la adreson bonvolu skribi nepre preslitere. Post la alveno de la aliĝilo la vojaĝoficejo de nia Ministerio de Trafiko kaj Poŝto IBUSZ tuj sendos al la aliĝinto presaĵon por vizopeto, mendilon pri hotelo kaj detalajn informojn pri la hotelkostoj. La hotelaj prezoj enhavas ankaŭ la koston de matenmanĝo. Per la ricevita mendilo bonvolu mendi la hotelĉambron. Por la ĉambrorezervado estas bezonata nenia antaŭpago. La plej malaltan aliĝkotizon pagos nur tiuj, kies aliĝilo alvenos nepre ĝis la 15-a de februaro, kaj la hotelmendilo ĝis la 1-a de marto. La aliĝilo fariĝos valida, kiam la hotelmendilo estos alveninta. Ni atentigas la aliĝontojn ke la ĉambromendo devas alveni nepre ĝis la 15-a de marto, ĉar post tiu dato LKK povos certigi tranoktadon nur en luksaj hoteloj. Ĉiu aliĝinto pagos tiun aliĝkotizon, kiu estas fiksita por tiu periodo, kiam li mendas la ĉambron.

Pagoj

Por facile orientiĝi pri la kostoj, la prezoj estas donitaj unuece en dolaroj, sed ĉiu kongresano el la okcidentaj landoj povos pagi la egalvaloron en sia propra valuto. La aliĝintoj el la popoldemokrataj landoj pagos per ĉeko. La atingitaj faciligoj ebligas pagi la kongreskotizon, la hotelkostojn kaj la eventuala antaŭmenditajn servojn (manĝokuponoj ktp) post la alveno en la kongresejo.

Vizo

Per la vojaĝoficejo IBUSZ ni akiros por la aliĝontoj ankaŭ la vizon en Budapeŝto. Bonvolu plenigi la ricevitan vizopeto-presaĵon de IBUSZ kaj tuj resendu ĝin kun du fotoportretoj de 6 × 4 cm. IBUSZ sciigos ĉiun aliĝinton, kie kaj kiam estos transprenebla la hungara vizo.

Antaŭ tiu sciigo estas superflue turni sin en vizo-aferoj al la hungaraj ambasadejoj kaj legacioj. Vizo-rabato ne estas, ĉar la vizokostoj estas interŝtate fiksitaj. Ricevi kolektivan vizon por okcidentanoj estas neeble.

Tuttagaj ekskursoj

Tuttaga ekskurso okazos la 8-an de majo al multevizitata kaj interesa regiono en Norda Hungarujo, kaj la 11-an al la 80 km longa lago Balatono, kie en pitoreska kaj fama banloko okazos la fermo de la kongreso. La interesa ĉirkaŭaĵo kaj la tie produktataj aromaj vinoj certe agrabligos multe la restadon. Oni devos pagi nur por la tagmanĝo, vespermanĝo kaj tre malmulte por aŭtobusa veturado.

Postkongresa aranĝo

La Hungara Esperanto-Asocio post la sabata libera tago aranĝos tutlandan renkontiĝon dimanĉe la 13-an de majo ĉe la Danubo en la urbo Dunaujváros. Ĝi estas tute nova urbo kun granda ferfandejo je 27 km de Budopeŝto. La gvidantaro de la urbo tutkore kaj ĝoje akceptas ĉiam la vizitantajn esperantistojn. Sur la loko, kie situas nun la urbo kun la ferfandejo, estis antaŭ 12 jaroj maizo- kaj grenkampoj. Ĉiu kongresano rajtas partopreni la tutlandan renkontiĝon sen aparta aliĝkotizo. Senpaga vojaĝo estas certigita. La partoprenantoj devas pagi nur por la manĝoj kaj eventuale por aŭtobuso de la stacidomo al la urbo. La forvojaĝo okazos matene kaj la reveno al Budapeŝto vespere.

Fervoja bileto

Senpagan fervojan bileton bonvolu peti laŭ la kutima maniero de la Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV) nur de la landlimo ĝis Budapeŝto kaj reen. Eventualaj deziroj estos konsiderataj post la alveno. La pensiuloj ricevos la senpagajn vojaĝbiletojn ĉe la landlima stacio.
Bonvolu informi la gekolegojn pri la faciligoj atingitaj post la dissendado de la aliĝiloj kaj instrukcioj.
Atentu pri niaj pluaj informoj en „La Internacia Fervojisto"!

La Loka Kongresa Komitato

Hungara valuto

De s-ideano Georgo Csüllög, Hajnalstr. 1, **Nyírábrány,** Hungario, ni ricevis jenan leteron: ‚Certe multaj fervojistoj venos al la IFEF-kongreso Budapeŝta, kiuj jam nun preparas sin. El inter ili mi volonte helpus kelkajn mone en Budapeŝto, se oni deziras havi pla da mono ol kion oni rajtas kunporti. Mi pensas ekz. pri kelkcent forintoj. La formon de la rekompenco mi antaŭe prikorespondus".

AL NIAJ FILATELISTOJ

Jam ŝajnas certe, ke okaze de nia 14-a kongreso aperos en Hungarujo nova speciala **Esperanto-poŝtmarko** (eble du diferencaj specimenoj). Kiuj ne povos partopreni la kongreson, sed tamen volos havi el la unuatagaj kovertoj ktp skribu al mi, kaj mi volonte sendos al ili kien ajn. Por rekompenco sendu en kompletaj serioj esperanto- aŭ floropoŝtmarkojn. Miklós Géza, helpanto ĉe la LKK, Szinyei strato 2.III.66 Budapest VI.

LA BUDAPEŜTA ORIENTA STACIDOMO RENASKIĜAS

Baldaŭ estos finita la renovigado de la Orienta Stacidomo de Budapeŝto. Ĝi estas unu el la plej malnovaj kaj plej grandaj stacidomoj, kiu atendos baldaŭ en nova vesto la vojaĝantojn alvenantajn en la hungaran ĉefurbon. Ĝia solena inaŭguro okazis dum la monato aŭgusto en la jaro 1884.
Tiutempe nia Orienta Stacidomo estis la plej moderna fervoja stacio, ne nur de la tiama Hungarujo, sed ankaŭ en la tuta Mezeŭropo. Dum la printempo de la jaro 1882 komenciĝis la konstruado laŭ la planoj de Julio Rochlitz, fervoja inĝeniero. La tuta ĉirkaŭaĵo de la stacio estis tiam marĉa teritorio. Preskaŭ unu jaron daŭris la konstruado de la fundamentoj per fostoj kaj la forigado de la akvo. Tiu

fakto memkompreneble malrapidigis la konstruadon, tamen la stacidomo estis preta post du jaroj.

La projektinto kun sukceso solvis sian taskon, unue, ĉar la stacidomo eĉ post ok jardekoj esence kontentigas la bezonojn de nia konstante prigrandiĝanta ĉefurbo; due, ĉar ili certigis ke la konstruaĵo estu konvena ankaŭ el stila kaj arta vidpunktoj.

Jen kelkaj indikoj pri la preskaŭ 80-jara Orienta Stacidomo. La surfaco de la ĉefkonstruaĵo estas 16.800 kv.m granda. La halo estas 182 m longa, 42 m larĝa kaj 30 m alta. La longeco de la stacio estas 1.500 m. Sur la fasado dekstre kaj maldekstre estas du niĉoj en kiuj troviĝas la statuoj de Georgo Stephenson kaj James Watt. Supre sur la fasado en la mezo staras statuogrupo 7 m alta, kiu simbolas la vaporon. Inter Neptuno kaj Vulkano staras virino, kiu tenas per la dekstra mano dentradon kaj la maldekstra poton. En la granda vestiblo troviĝas la granda fresko de Karlo Lotz, alegorio pri la fervojo. La amo de Nimfo kaj Vulkano produktas la vaporon. Merkuro estas la simbolo de la poŝto kaj telegrafado. Krome oni povas vidi ankoraŭ 8 mezgrandajn freskojn de Maŭro Thán. En la halo kaj ekstere troviĝas 7 kajoj kaj 14 trakoj por la alvenantaj kaj forveturontaj vagonaroj. Se oni rigardas la stacidomon, oni devas konstati, ke ĝi estas bela, simetria malgraŭ tio, ke mankas la multekostaj ornamaĵoj, ĉar la diversaj partoj de la konstruaĵo estas harmonie kunigitaj. Je la granda ĝojo de la personaro estis konstruita dum la renovigo vasta salono kun scenejo por kontentigi la kulturajn bezonojn de la personaro.

La Orienta Stacidomo kunligas la hungaran ĉefurbon kun la proksimaj ĉefurboj. Nature laŭ la horaro estas ebleco rekte aŭ pere de la ceteraj Budapeŝtaj stacioj vojaĝi ne nur al ĉiuj najbaraj, sed ankaŭ al la ceteraj landoj pli malproksimaj.

Dum la dua mondmilito la stacidomo multe difektiĝis. Tuj post la milito okazis la riparo de la difektoj, sed la plena interna kaj ekstera renovigo nun estas farata. La stacidomo staranta iam ekster la urbo, hodiaŭ troviĝas jam en la mezo de la urbo. Ĝi estas ĉirkaŭata de la konstante plimultiĝantaj novaj kaj malnovaj domaroj de la ĉefurbo, kiu havas jam du milionojn da loĝantoj.

Bedaŭrinde ankaŭ en Budapeŝto, kiel en multaj ĉefurboj, ne estas ebleco pligrandigi la stacion. Tamen en sia originala formo renovigita kaj parte moderne instalita, nia Orienta Stacidomo restos ankoraŭ dum longa tempo grava stacio de la en- kaj eksterlanda persona trafiko hungara.

D-ro Stefano Bácskai

ORIENTAJ TAPIŜOJ:

beleco kiu neniam estis samniveligata

Kiu foje staris antaŭ elmontra fenestro kun tapiŝoj el Oriento, verŝajne sin demandis: „Kial ĝuste el tropikaj landoj orientaj devenas tiom granda diverseco de varmigaj lanaj tapiŝoj?" Oni pli bone imagus ke tia industrio pli frue estus disvolviĝinta en malvarmaj landoj. Orientaj tapiŝoj dankas sian nuntempan kvaliton kaj belecon verŝajne al la fakto ke ĉiu Mohametano deziras posedi propran preĝtapiŝeton. Estas malpermesite tuŝi teran polvon dum preĝado, krome kie ajn oni troviĝas je la fiksita horo, oni devas klini en la direkto de Mekka por la preĝado.
Krom tio, la tekniko de tapiŝnodligado estis la nura kiun la Araboj disponis, eĉ kiam ili deziris fari pli pezajn teksaĵojn. Selsakoj, tendaj kovrilaĵoj kaj eĉ kapkusenoj estis nodligataj.
Jam antaŭ la mezepoko oni klare povis distingi du grupojn tapiŝajn: unue tapiŝoj por la kortegoj kaj moskeoj, faritaj de la plej artistemaj tapiŝistoj, kaj due la malpli tendencaj produktoj, destinataj por la popolo. Sed unu grava samtendenceco ĉiam estis kontatebla: por imperiestro kaj beduino la tapiŝoj estis la plej klara kapitaligo. La plej famaj ankoraŭ ekzistantaj tapiŝoj datumas el la dektria jarcento, sed jam en la deksesa la tapiŝarto atingis la tre altan nivelon, kaj tio restis eĉ ĝis hodiaŭ!
Ekzistas kvin ĉefgrupoj en kiuj la orientaj tapiŝoj estas dividataj: persa, turka, kaŭkazia, turkmenia kaj ĉina; ĉiuj havas karakterizajn signojn kaj diferencojn. La persaj tapiŝoj montras la plej altan gradon de perfekteco, teknike kaj ankaŭ arte. Iliaj modeloj estas naturelismaj ne realismaj, kaj efektive vivigas pro la plej delikataj kolornuancoj. Tio ĉi eblas nur pro la uzado de lano. Lano estas farbebla en la plej delikataj nuancoj. La plej fama ekzemplero el la persa grupo estas certe la sankta tapiŝo en la moskeo de Ardebil. Ĝi nombras proksimume tridektri milionojn da nodoj, kaj ĉiuj estas manfaritaj. Ĝi datumas el la jaro 1540, kaj la farado daŭris tridek jarojn.
Turkaj tapiŝoj estas tute diferencaj de karaktero; iliaj koloroj estas multe pli simplaj, kaj la modeloj iom maldelikataj de strukturo. Tamen laŭ arta vidpunkto ili estas najbaraj al la persaj.

Precipe kiam oni scias per kiuj primitivaj iloroj tiuj nomadoj el Kaŭkazio nodligis siajn tapiŝojn, tiam oni admiras pri la fortikaj, tre geometriaj modeloj el Shirvan, Dagestan kaj Kubio, la tri ĉefregionoj el kiuj devenas la kaŭkaziaj tapiŝoj.
Mondkonata el tiu ĉi grupo certe estas la Bohara, kiun oni nomas la „Rembrandt" el la orientaj tapiŝoj.
La modeloj en la ĉinaj tapiŝoj, kiel prunfloroj, papilioj, birdoj kaj drakoj estas tute egalaj al tiuj, kiujn oni vidas sur la famaj ĉinaj gravuraĵoj. Ili estas simboloj de feliĉo, prospero, bonsaneco kaj longa vivo de la posedanto.
Rimarkinde certe estas: la tekniko de ĉiuj restis preskaŭ tute sama al tiu antaŭ jarcentoj. La krudmaterialoj ĉiuj estas loke faritaj; la memteksata, tre forta lano estas farbita per kolorajoj kiuj estas ankaŭ memfaritaj laŭ tute sekretaj receptoj per tradicie transdonata konservado. Kiam oni en la komenco de la nuna jarcento timegis la aplikadon de pli malkaraj analinfarboj, la persa registaro malpermesis la uzadon kaj dekretis: malobeo estu punata per forhako de la dekstra mano! Feliĉe oni ne bezonis apliki tion, ĉar la novaj farboj ne efikis samsukcese. La teksilo plej ofte konsistas el kvar traboj per ŝnuroj kunligitaj, sur kiuj la ĉeffadenoj estas metatataj.
Virinoj kaj infanoj teksas kaj nodligas la tapiŝojn. Kapabla tapiŝistino povas fari tage sep- ĝis okmil nodojn, por kio ŝi antaŭ kelkaj jaroj ricevis la tagsalajron de 25 cendoj (1 stelo). La lasta frazo forprenas eble iom el la romantiko kiu pendas ĉirkaŭ la orienta tapiŝo, sed la neniam samniveligata beleco restas nekontestebla fakto.
Evidentiĝis ke la tekniko de nodligado por la tapiŝfarado jam estis aplikata de la unuaj terloĝantoj, ĉar ili tiel faris siajn fiŝ- kaj ĉaskaptilojn. Tiuj ĉi laboroj fakte estis nur viraj, kaj kompreneble preskaŭ ĉiuj viroj volis memfari sian ilaron. Kiam pro tiaj laboroj ekestis la unuaj, tre primitivaj tapiŝoj, jam baldaŭ la nodado fariĝis speciala virinlaboro. La jarcentoj preterflugis, sed hodiaŭ ĉie, kie oni faras tapiŝojn, tio okazas per la manoj virinaj, kiuj delikatfingre lerte kreas belecon tre varian. Verŝajne tio estonte tamen ŝanĝiĝos, ĉar kiam antaŭ nelonge en Germanio oni per televido bildigis la tapiŝfaradon, envenis miloj da informpetaj leteroj, kiuj vekis grandan miregon inter ĉiuj, kiuj interesiĝas pri tio, ĉar 80 % el la petintoj estis...... jes...... viroj! Kiam poste kelkaj nervkuracistoj deklaris ke tiu laboro estas perfekta por kvietiĝi, tiam pli da viroj sinokupas per nodligado. La butikistoj kiuj liveras la centkolorajn lankvalitojn konas sian veran klientaron, kiu serioze, plenkonscie aĉetas por la tapiŝoj jam komencitaj, aŭ por la novaj pri kiuj ili jam revis.
Kuracistoj, bankestroj, direktoroj, sekretarioj kaj fervojistoj, koncize: viroj kiuj dum la ĉiutaga laboro bezonas multan energion, trovas trankvilon, kvieton kaj ripozon per tiu ĉi tute nova libertempa okupo. Ne nur la manlaboro kontentigas, sed ankaŭ la ideo krei ion belan laŭ propra gusto. Oni ne bezonas dubi pri la fiero de la doma sinjoro kiam li povas transdoni memfaritan kreajon.

Gazetarkomuniko de I.W.S.

EL LA SEKCIOJ

Belgio

La brusela sekcio de BEFA regule dufoje monate kunvenas en ejo de la centra stacidomo por priparoli la organizajn aferojn.
El la koncernaj raportoj ni povas konstati ke niaj belgaj kolegoj estas tre aktivaj. I.a. ili sendis al 130 fervojaj lokoj por-esperantajn flugfoliojn en dejorsendado.
Ankaŭ ilia rilato kun alilandaj kolegoj/esperantistoj estas tre vigla. La kongreson de GEFA en Heidelberg je 13 ĝis 15 oktobro ekzemple vizitis grupo de 21 belgoj.
BEFA planis en decembro viziti Parizon kaj en februaro ĝi organizos internacian renkontiĝon. Jen la tiurilata anonco:
„Sub aŭspicioj de la Belga Esperantista Fervojista Asocio kaj de la loka esperantistaro okazos Esperanto-renkontiĝo en la Eŭropojunulargastejo en Brugge. Sur la programo staras prezentado de filmoj pri diversaj espkongresoj, dancado, kantado, Esp-forumo, ekskursoj kaj specialaj aranĝoj por la junularo. Prezo 130 fr. (infanoj 50 %) por loĝado kaj manĝado. Rabato de 25 % sur la belgaj fervojoj. Anoncado plejlaste je la 20-1-'62. Pagado plejlaste je la 3-2-'62. Mendu programon ĉe: BEFA Centraal station Brussel 1. Ĉiu estas bonvena."

Germanio

En faka gazeto de la Germana Federacia Fervojo la aktiva prezidanto de GEFA, kol. Giessner aperigis artikolon pri la IFEF-kongreso en Barcelona. Verdire li ne multe skribis pri la kongreso mem. Se li estus farinta tion, lia artikolo estus senvalora por ne-esperantistoj, tion bone komprenis kol. Giessner. La celo de lia verkado ja estis veki inter la legantoj la deziron ankaŭ viziti fremdajn landojn; forigi ĉe ili la timon de lingvaj malfacilajoj per atentigo pri Esperanto.
La tri-paĝa artikolo, belstile verkita, agrable legiĝas kiel vojaĝrakonto. Ĝi estas bonega propagandilo, kiu al GEFA certe alportas kursanojn.

ĈINAJ FERVOJOJ VENKIS JANGTSE-RIVERON

La plej grava trafikentrepreno en Ĉinio estas la fervojoj. Ili havas longecon de entute 30.203 km kaj 1957 transportis 77,8 % de ĉiuj varoj. En 1958 ili veturigis ĉ. 346 milionojn da personoj kaj 381 milionojn da tunoj. Jen kelkaj interesaĵoj pri tiuj malproksimaj fervojoj: Ĉiu fervojisto en Ĉinio devas minimume scipovi la legadon kaj skribadon. Por tio servas speciala fervojista lernolibro. Ekzistas porfervojistaj lernejoj en la tuta lando. Ekde 1949 oni rapide kaj amplekse kompletigis la fervojan reton. Modernaj konstrumetodoj kaj teknikaj instalaĵoj nuntempe estas karakterizaj ankaŭ por Ĉinio, kiel ekz. dragiloj, ebinigaj maŝinoj, trakkonstruaj maŝinoj, aŭtomataj blokoj kaj radiofonio. Senvojaj montegaroj kaj dezertoj estas konkeritaj de la fervojo.

Momente oni konstruas linion kun longeco de 3000 km en la nordokcidenta parto de Ĉinio (Berlino-Ateno estas 2800 km). Ĝi kondukos de Lantschou ĉe la Hoangho-rivero al Ak-Togaj (550 km norde de Alma Ata), kie ĝi atingos la sovjetan linion al Siberio. Tiamaniere oni kreos novan komunikon inter Moskvo kaj Peking, kiu estos 1000 km malpli longa ol la ĝisnuna. La konstrulaboroj komenciĝis en 1953. La plej alta punkto estas tunelo en alteco de 2970 m, kiu estas samtempe la plej alta punkto de la aziaj fervojoj. Dua fervoja linio estas konstruota same de Lantschou okcidenten, se eble ĝis Tibeto.

Ĝis nun la ĉina fervoja reto estis disigita en du partoj fare de la Jangtse-Kiang. Ĉi tiu 5500 km longa riverego distranĉis ĉiujn komunikojn. Sur la gravega nordsud-trako Peking-Kanton ĝis nun la varoj devis esti transportataj en pramoj trans la riveron en Wuhan; la pasaĝeroj same devis ŝanĝi helpe de pramoj. Por tio oni ekkonstruis en 1955 apud Wuhan iom supre de la enfluejo de la Han-rivero kombinitan pontegon por fervojo kaj strato en du etaĝoj. Ĝi estas 80 m alta kaj 1670 m longa.

Marŝipoj ĝis 10.000 tunoj povas traveturi sub ĝi. En la unua etaĝo estas durelpara fervojo, en la dua aŭtostrato 18 m larĝa. Ĉiuj konstrulaboroj estas faritaj supre de la akvonivelo. Tiamaniere oni evitis la komplikan subakvan laboradon, mallongigis la konstrudaŭron je du jaroj kaj malaltigis la kostojn je 43 % kompare al la kutima Caisson-metodo.

Post 26 monatoj oni ekfunkciigis la ponton en oktobro 1957. Jam du jarojn poste la ĉinaj fervojoj havis duan ponton trans la Jangtse apud Tschungking.

Cetere la ĉinaj fervojoj konstruis sian unuan propran lokomotivon en 1952 kaj en 1957 la unuan, kiu estis planita nur de ĉinaj inĝenieroj

(El „Der Deutsche Bundesbahnbeambte" ekstrakte tradukis J. Giessner)

REMEMOROJ EL LA VAPORTEMPO

Antaŭ nelonge mi renkontis la pensiitan trajnestron „S" kiu havis la kromnomon „bicikloriparisto". Al ĉi tiu kromnomo estas ligita historio, kiu tiutempe (estis en 1943) disvastiĝis tra la tuta lando.

Tiam ĉio ankoraŭ estis „vaporo", kaj mi estis maŝinist-lernanto en Groningen. Iutage mi veturigis kun maŝinisto P la rapidvagonaron de Groningen al Zwolle. Trajnestro estis S. En la unua stacio, kie ni haltis la trajnestro venis al la lokomotivo kaj petis al ni grandan ŝraŭbilon, prefere aliigeblan.

Tian ŝraŭbilon ni havis, nome „universalan". La maŝinisto demandis kion li volas fari per tiu ilo, kaj kial li estas tiom nerva.

Efektive S estis iom maltrankvila, kaj li rakontis la jenon:

„En Groningen deko da bicikloj, kiuj verŝajne ne bone estis lokitaj, jam tuj post la forveturo renversiĝis. Reordigante la aferon, li konstatis ke la kranko de preskaŭ nova biciklo estis tiel deformita, ke oni ne plu povis turni la pedalojn. Ĉar li ne deziris riski plendon flanke de la posedanto, li klopodas ripari la krankon".

Kompreneble ni donis al li la ŝraŭbilon kaj krome bonajn konsilojn. La maŝinisto kaj mi opiniis ke la operacio ne sukcesos, sed ni subtaksis la grandegan muskolforton de nia viro. Jam en la sekvinta stacio li redonis la aparaton, dirante ke ĉio ree estas en bonordo. En Hoogeveen mezaĝa barbohava sinjoro kun kesto sur la dorso (probable artisto) venis por akcepti la koncernan biciklon. Li foriris kun la biciklo; haltis post kelkaj metroj kaj singarde turnis la pedalojn, dum lia jam tre granda buŝo pli kaj pli malfermiĝis.

Nia trajnestro, ankoraŭ iom maltrankvila, demandis ĉu eble io ne estas en ordo. La artisto respondis: „Mirakloj ne nur okazis en la pasinteco. Hieraŭ la kranko de mia biciklo difektiĝis, pro kio mi nun estas devigata hejmeniri per trajno, sed jen vidu, la biciklo funkcias tute normale".

Nun la trajnestro mire malfermis la buŝon. Li intencis prisilenti la okazintaĵon, sed ridantaj vizaĝoj el la maŝinista dometo montris al li ke oni jam konjektis la veran historion, kaj neeviteble li ricevis la kromnomon: „bicikloriparisto".

H. H. L.

SUPER UNU VALO DE TATRY *)

(El Zeleznicern esperantigis -eto)

La veturo per ŝvebfervojo **) kunportas diversajn sentojn. Io speciale aparta enestas en tiu balancsalto, moviĝante sin trans la mastegoradaro! Oni vole ne vole konsciiĝas, ke oni tute dependas de la firmeco de la ŝnurego kaj de la stabileco de la mastegoj, kiuj ja estas fortegaj per sia konstruaĵo, sed kompare al la rokegaj ŝildegoj, ili similas al lanugo, kiun forta vento povus... Sed for la parolojn pri malgaja fino! Antaŭ ni veturis ja per la ŝvebfervojo nur en la jaro 1947 152.000 turistoj; en la jaro 1952 jam 339.000. Do konsiderinda vico da tiuj, kiuj sane venis supren kaj malsupren. Kial do ĝuste nin trafus tia okazaĵo, kia estas — disŝirita ŝnurego!
Krome nia ŝvebfervojo el Tatranská Lomnica al Lomnicky Stit estas konstruita tiel, ke disŝiro de la ŝnurego estas entute malebla, kiel la ĉefo de la ŝvebfervojo k-do Adolf Matus certigis nin. „Por distranĉi la ŝnuregon ni foruzis 42 segilojn kaj la pena laboro daŭris 2 horojn", li aldonis akcente.
Kaj ankoraŭ plie, ĉiutage matene antaŭ ol estas komencita la normala trafiko, ni traveturas la tutan linion — sed pri tio povus rakonti al vi pli detale nia linigardisto k-do Sevcik.

Tamen ni havas ankoraŭ pli malnovajn okupitojn, ekzemple konduktoron Vincent Javansky, kiu estas ĉi tie jam de post la jaro 1937. Kune kun k-do Ondrej Vengrin, maŝinisto Stefan Bygos, Frantisek Kredatus li apartenas al la plej malnovaj okupitoj de la ŝvebfervojo. Oni ne povas diri, ke ili alvenis en sian okupon nur kiam ĉio estis jam preta. Ĉiuj konstruis la ŝvebfervojon kaj k-do Bygos ja eĉ surdorse portis amboson 77 kg pezan de Skalnaté pleso (1752 m super marnivelo la komencstacio de la dua parto de ŝvebfervojo el Tatranská Lomnica, 900 m — al Lmnicky Stit, 2634 m) ĝis al la pinto de Lomnicky Stit. Do ago respektinda, kiun pritaksos ĝuste nur tiu, kiu trapasis piede tiun ĉi vojon.

Lastatempo la nombro de turistoj, pasantaj almenaŭ unufoje la menciitan vojon piede, estas ĉiam pli granda, ĉar la ŝvebfervojo ne sufiĉas per sia kapacito. Ili havas pro tio multajn malagrablaĵojn.
Ĉiutage matene, dum bela vetero, la stacio Tatranská Lomnica estas kvazaŭ sieĝita kaj la lokbiletoj kune kun la veturbiletoj estas disvenditaj dum mallonga tempo.

Apenaŭ finiĝis la revizveturo, la unua „pendvagono" jam ekveturas supren. Tamen ĝi ekveturas ne pli frue ol ke k-do Ludvk Sevcik, la linigardisto de ŝvebfervojo de Tatry, traveturis la tutan linion supren kaj malsupren, kaj antaŭ ol li ne raportas, ke ĉio estas nepre en ordo. Li sidas dum la revizveturo sur benketo super la vagono. Kapturniĝo estas vorto, kiun li forstrekis jam delonge el sia terminaro, jam de post tiu nokto, kiam li por momento" iris de la pinto de Lomnicky Stit al la turisthotelo de Terry (2011 m) kaj reen por trinki bieron — li rakontas.
La plejparto de vizitantoj envias al la okupitoj de ŝvebfervojo ilian laboron. Kial? Verŝajne la envio koncernas tiujn 40 veturojn kiujn plenumas la konduktoroj ĉiutage. Tamen ĉar ĉiu brusto havas ankaŭ sian dorson, ankaŭ tiu ĉi okupo havas siajn agrablajn kaj malagrablajn flankojn. La malalta aerpremo neniel prospere influas la homan organismon kaj la salajro de tiu linigardisto ankaŭ tute ne estas enviinda. Ĝi estas neproporcia al la risko kaj respondeco de la laborulo, kion ni sentis plej ĝuste en la momento, kiam ni ŝvebis super la Tatra valo en la alto de 260 m super la montpiedo.

Estis klara sunbrila mateno. Sur eta rokoplataĵo, kie restis iom da konstrumaterialo, iu nekonata mano kompilis el brikoj la vorton „Mier" (Paco). Miloj da okulparoj tralegis tiun ĉi simplan vorton.
Kaj ĝuste tie, en la brakumo de la majesta montegaro ankaŭ miloj da homoj konsciiĝas pleje pri ties malsimpla signifo!
Ili konsciiĝas, ke sen paco ne estus ankaŭ la feliĉa vivo sur la montoj kaj en ties valoj.

*) Tatry en ĉi tiu artikolo temas pri Vysoké Tatry, estas la plej alta montegaro en Ĉeĥoslovakio. La pinto de Lomnicky Stit estas la dua plej alta monto de la menciita montegaro.

**) Ĝis nun estis kutima la termino „ŝnuregfervojo". Mi tamen opinias, ke estus pli trafa la nove elektita termino „ŝvebfervojo" (laŭ la germana Schwebebahn, kiu tamen havas signifon de „pendfervojo"). La terminon de „ŝnuregfervojo" ni rezervu por fervojo, kies vagonoj ruliĝas sur kutimaj trakoj, sed la trenforton reprezentas ŝnurego anstataŭ lokomotivo. Ni ripetu do:

Ŝnuregfervojo = vagonoj ruliĝas sur trako, la trenforton reprezentas ŝnurego.
Ŝvebfervojo = specialaj vagonetoj aŭ transportiloj pendas kaj moviĝas sur ŝnurego. La trenforton ankaŭ reprezentas ĉu speciala aparta ŝnurego aŭ la pendsnuro mem.
Pendfervojo = specialaj vagonoj estas pere de boĝioj pendigitaj sur speciala relstrio, fiksita sur pontformaj vojo sur fortaj pileroj. La vagonoj estas pelataj per propraj motoroj.



EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ

Nova Zamenhofstrato

La 29-an de oktobro 1961 la Esperanto-unuiĝo Grand-Kolonjo (Germanujo) solene inaŭguris la novan Zamenhofstraton en ĉeesto de pli ol 60 personoj.
La stratŝildo havas la surkribon: Zamenhofstr. Aŭtoro de Esperanto.
Al ĉiuj loĝantoj de ĉi tiu strato la kolonjaj gesamideanoj donis leteron kun detalaj sciigoj pri Esperanto kaj D-ro L. L. Zamenhof.
La ĉefurbestro de Kolonjo, s-ro Theo Burauen, kiu multe subtenis la klopodojn de la esperantistoj, meritas specialan dankon.

LA GLUMARKO DE LA 47-a U.K.

Por kontentigi la deziron de multaj esperantistoj, kiuj ŝatas ornami siajn leterojn per belaj glumarkoj kaj kiuj kutimas tiamaniere propagandi Esperanton, la 47-a Universala Kongreso de Esperanto eldonis belan koloran glumarkon, kiu sinteze reprezentas la influon de Esperanto en la mondo.

La glumarko estas nunjare vendata je tre malalta prezo:

0,35 ned. gld. (1,40 steloj) por unu folio de 10 pecoj.
1,00 ned. gld. 4,— steloj) por 3 folioj.

Mendu ĝin tuj ĉe via Landa Asocio, aŭ ĉe la Libro-Servo de U.E.A., Eendrachtsweg, 7, Rotterdam-2, Nederlando.

Komuniko el Francio

El la provinco Normandie, kies ĉefurbo estas Rouen, post diversaj klopodoj la ĉefa ĉiutaga gazeto akceptis enpresigi Esperantan kurson, ĉiun semajnon en sia Junulara Rubriko.
Tiu Jurnalo aperas po 180.000 ekzempleroj kaj tiel fariĝis bona propagandilo por Esperanto.
Dezirante pruvi al la direktoro de tiu jurnalo la valoron de Esperanto, ĝian viglecon kaj ĝian disvastigecon, la normanda esperantistaro alvokas ĉiujn esperantistojn en la tuta mondo sendi dank' kaj gratulpoŝtkartonjn al ĉi-suba adreso: „Esperanto", Junulara Rubriko PARIS-NOMANDIE, **Rouen,** Seine Maritime, Francio. Ĉiu sendinto ricevos respondon!

Enketo pri la migrado de la kukolo

Sekve de la enketo pri la migrado de la kukolo, stariĝis komitato por esperantlingva rondo de ornitologoj. Ĝi anigos ĉiujn esperantokonajn personojn, kiuj havas intereson pri birdoj en la plej ĝenerala senco: studado, observado, bredado, kolektado, kaptado, ĉasado, ktp.
Personoj kiuj deziras informojn estas petataj kontakti kun la sekretario de la iniciata komitato: H. Tieperman, de Burburestr. 28, Antwerpen, Belgio.

Seslingva informilo universitata

La informilo, verkita speciale por universitataj medioj, surhavas tekstojn anglan, francan, germanan, hispanan, rusan kaj japanan, kaj subskribojn de 50 profesoroj en 20 landoj. Ĝi kostas po 0,25 steloj, plus afranko 10 %. Mendu ĝin ĝis marto 1962 ĉe: S-ro V. Sadler, 1 Poet's Road, Highbury, LONDON N. 5, Britujo, aŭ konstante ĉe U.E.A., Eendrachtsweg 7, ROTTERDAM, Nederlando.

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando